

**“APROXIMACIÓN A UN MODELO DE POLÍTICA PÚBLICA EN MOVILIDAD,  
PARA UNA CIUDAD INTERMEDIA, EN EL ESTADO COLOMBIANO”**



**ALEJANDRO OSPINA LÓPEZ**

**UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL PEREIRA  
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO – COHORTE XIV  
PEREIRA, Septiembre 2012**

“APROXIMACIÓN A UN MODELO DE POLÍTICA PÚBLICA EN MOVILIDAD,  
PARA UNA CIUDAD INTERMEDIA, EN EL ESTADO COLOMBIANO”



ALEJANDRO OSPINA LÓPEZ

Proyecto presentado como requisito final para la obtención del título de  
Especialista en Derecho Administrativo

UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL PEREIRA  
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO – COHORTE XIV  
PEREIRA 2012

Nota de aceptación

---

---

---

---

---

---

---

Presidente del jurado

---

Jurado

---

Jurado

Pereira, septiembre de 2012

## CONTENIDO

	Pág.
1. APROXIMACIÓN A UN MODELO DE POLÍTICA PÚBLICA EN MOVILIDAD, PARA UNA CIUDAD INTERMEDIA, EN EL ESTADO COLOMBIANO	5
2. INTRODUCCIÓN	5
3. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	6
3.1. Formulación del Problema	7
4. HIPÓTESIS	9
4.1. Formulación de la Hipótesis	9
5. JUSTIFICACIÓN	10
6. OBJETIVOS	12
6.1. Objetivo General	12
6.2. Objetivos Específicos	12
7. RESULTADOS ESPERADOS	13
7.1. Socialización de los Resultados de la Investigación	13
8. MARCOS DE REFERENCIA	14
8.1. Estado del Arte ó Antecedentes Investigativos	14
8.2. Marco Conceptual	16
8.3. Marco Teórico	22
8.4. Marco Jurídico	28
8.5. Marco Jurisprudencial	35
9. ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS	37
9.1. Tipo de Estudio	37
9.2. Método de Investigación	37
9.3. Instrumentos de Recolección de Información	37
10. CONCLUSIONES	38
11. TALENTO HUMANO, RECURSOS TÉCNICOS Y FINANCIEROS	40
BIBLIOGRAFÍA	41
WEBGRAFÍA	43

## **APROXIMACIÓN A UN MODELO DE POLÍTICA PÚBLICA EN MOVILIDAD, PARA UNA CIUDAD INTERMEDIA, EN EL ESTADO COLOMBIANO**

### **2. INTRODUCCIÓN**

El tema “Aproximación a un Modelo de Política Pública en Movilidad, para una Ciudad Intermedia, en el Estado Colombiano” reviste especial importancia por cuanto la discusión se centra alrededor de un derecho reconocido por la Constitución Política de Colombia en su artículo 24º *-derecho a la movilidad-*; a su vez, acota especial relevancia por cuanto al encontrar deficiencias en la movilidad de una ciudad, los desplazamientos de sus ciudadanos y ciudadanas se pueden ver seriamente limitados, amén de las tardanzas, por cuanto el acceso a los diversos equipamientos colectivos es ineficiente, en consecuencia, se exhiben eventuales violaciones a los derechos fundamentales protegidos en nuestro Estado Social de Derecho, entre otros: (11º) Derecho a la vida, (12º) Derecho a la integridad personal (48º) Derecho a la seguridad social, (49º) Derecho al acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud y, (52º) Derecho a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. Así las cosas, el desarrollo del tema desde este enfoque, se presenta como un trabajo de gran expectativa y relevancia social y jurídica a nivel nacional, en tanto, aparte de evaluar las fallas de movilidad en una ciudad intermedia, acerca la discusión a la consecución de un Modelo de política pública en el estado colombiano, permitiendo la integración de los diversos factores determinantes del bienestar social integral para todos sus conciudadanos.

### **3. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

Un especial generador de la discusión, acerca de cómo desplazarse por un espacio determinado y, si este desplazamiento ha de efectuarse de una forma específica para generar el bienestar de quien se desplaza, es el punto de partida del análisis al real y significativo concepto de “modelo de movilidad”; comentado y discutido en múltiples escenarios a nivel internacional, en los cuales se logran encontrar multiplicidad de teorías. Es así como los togados, preferimos centrar la discusión en las consecuencias o efectos jurídicos de las limitaciones en la movilidad de los habitantes de un territorio específico, siendo garantes del interés general y el derecho particular de tales asociados.

Se logra encontrar como punto referencial, que en Colombia se presentan innumerables inconvenientes, dentro de los espacios de discusión, que logren la apropiación de políticas públicas consecuentes con el desarrollo de las dinámicas efectivas, que consigan una eventual bienestar para la comunidad en general. Ingentes esfuerzos han permitido que ciudades como Medellín, Bucaramanga y Manizales, entre otras, hayan pasado de un simple diagnostico en espacios de discusión, a ejercer, con rigor político, una política seria hacia el desarrollo del producto sustentable en movilidad

Por su parte, el posicionamiento espacial determinado dentro de la caracterización de esta investigación, parte de que la base del desarrollo técnico-práctico de la misma, ha sido determinado por características demográficas y geográficas específicas; se logró delimitar a la “ciudad intermedia”, como elemento integrador de factores que determinan la calidad de las políticas estatales conducentes a el ideal de “movilidad”.

Sin embargo, dado que se hace necesario aproximar toda la discusión a un “modelo de movilidad”; este modelo deberá ser sujeto de métodos y técnicas, para ser punto de referencia de seguimiento por parte de quien pretenda reproducirlo.

En este orden de ideas, la formulación del problema se pudo establecer partiendo del siguiente enunciado: se hace latente el establecimiento de un modelo de movilidad que establezca parámetros técnicos y normativos, con el fin de satisfacer las necesidades de libre acceso a equipamientos colectivos, por parte de los habitantes de una ciudad intermedia en el Estado Colombiano.

### **3.1. Formulación del Problema**

¿Existe un modelo de política pública en movilidad para ciudades intermedias en el Estado Colombiano?

Este interrogante ha sido el punto de partida en el desarrollo de este proyecto de investigación, el cual, teniendo en cuenta una profunda búsqueda en las bases de datos de diferentes academias a nivel nacional y entidades encargadas de la promoción, vigilancia y ejecución de actividades encaminadas a un efectivo desarrollo de la movilidad en Colombia, encontrando que las mismas no cuentan con lineamientos precisos que intenten propiciar una directa política pública, como modelo de movilidad para ciudades intermedias.

Ahora bien, se hace necesario que, amén de encontrar falencias a nivel nacional con respecto al abordaje preciso de un modelo que nos lleve a la realización efectiva de políticas públicas en movilidad, se hizo necesario focalizar la discusión en situaciones, las cuales mediante las siguientes preguntas sistematizadoras, harán de eficaz entendimiento el acercamiento que este proyecto pretende, con

respecto al modelo en movilidad en una ciudad intermedia en el estado colombiano.

-¿Mediante que mecanismo legal, se deben apropiar las políticas públicas?,

-¿Qué características tiene una “ciudad intermedia”?,

Son estos, entonces, los referentes sobre los que ésta investigación buscó concretar la problemática, con ello, indicar las rutas de planeación y gestión pública en esta materia, orientadoras hacia el logro de una visión de “modelo de movilidad” acorde a los intereses y propósitos colectivos



#### **4. HIPÓTESIS**

Es de vital importancia determinar una hoja de ruta que marque el horizonte organizacional de una población establecida, respecto de los planes y programas públicos que guían la real vocación del estado. Así entonces, la satisfacción de las necesidades básicas de la población estará sujeta al concepto de calidad de vida de la misma y sujeta a políticas públicas en un estado constitucional.

En tal sentido, es menester establecer un modelo de movilidad, en el cual se establezcan parámetros normativos y técnicos que conlleven a satisfacer las necesidades mínimas contenedoras de calidad de vida requerida por los habitantes de una ciudad intermedia; ciudad esta, con características de gobernabilidad y de, aún, accesibilidad con sus equipamientos colectivos, independiente de la configuración urbanística que posean.

##### **4.1. Formulación de la Hipótesis.**

¿No existe un modelo de política pública en movilidad para ciudades intermedias en el Estado Colombiano?

## 5. JUSTIFICACIÓN

Las ciudades de hoy, están llamadas a crear espacios que determine nuevos estilos de vida, de calidad de vida, espacios basados en políticas efectivas que generen un ambiente de pertenencia social, económica y ambiental, basados en la sustentabilidad. Estas características están llamadas a prosperar en un clima de gobernabilidad, de confianza y de sentido de pertenencia; elementos determinantes en la obtención de logros que aproximan la discusión al Modelo de Movilidad pretendido.

Las ciudades intermedias están sujetas a enfrentar el gran desafío definido por las políticas globalizantes, que exigen la reconfiguración de los lineamientos pretendidos, con el fin de otorgar a la humanidad los espacios de hábitat requeridos.

Sin duda alguna, este tipo de poblaciones –*ciudades intermedias*- son, por su territorialidad y funcionalidad, protagonistas a nivel mundial, en cuanto son, en estos espacios urbanos específicos, en donde moran, en proporción, la mayoría de los habitantes del planeta. En tal sentido, es en este situado urbanístico en donde se desarrolla una profunda interacción comunal, entre esta y el estado a nivel territorial, entre la comunidad local y las demás perimetrales y entre autoridades de derecho público de distintos situados urbanos, amén de la existencia de áreas metropolitanas.

Siendo un factor determinante en la codificación de los estándares de categorización para ciudades intermedias, la población en conglomerado, en proporción cercana a 500.000 habitantes y su indispensable interacción con las regiones de su entorno, hacen relevantes a un situado urbanístico, marcando la

diferencia con el resto de poblaciones que estarán categorizadas como grandes ciudades o ciudades de menor población.<sup>1</sup>

Dadas las características configurativas de la Ciudad Intermedia, según su equivalencia poblacional, es determinante establecer que Pereira – Risaralda, se encuentra ínsita en tal categoría, al igual que se deberá efectuar un comparativo con la ciudad más poblada de nuestro país como lo es Bogotá D.C. (7.571.345 habitantes)<sup>2</sup>, en el que se logrará determinar en qué proporción porcentual se encuentra contenida esta ciudad intermedias colombina, en tal sentido Pereira cuenta con 428.397 habitantes<sup>3</sup>; lo anterior significa que la ciudad de Pereira es 17.19% menos poblada con respecto a la Capital Colombiana, esto nos determina un acercamiento al concepto de gobernabilidad por parte de sus entes públicos y la accesibilidad a los equipamientos colectivos por parte de sus habitantes para lograr el cometido de “Calidad de Vida”.

Pereira debe ser una ciudad de respeto por los derechos de las personas, que busque mejorar la calidad de vida de sus asociados, mediante el desarrollo de políticas públicas y acciones integrales que permitan la materialización de los derechos fundamentales de los mismos; siendo la movilización o locomoción en condiciones dignas y eficientes, el integrador para el acceso a otros derechos conexos, como son: el acceso a la educación, a la recreación, al trabajo; además del vivir libre y cómodamente la diversidad de la metrópoli, elemento final éste, preponderante para la extensión cultural de la ciudad. Con el proyecto se busca una aproximación a un modelo de política pública en movilidad para una ciudad intermedia en el Estado Colombiano, con el propósito de que la convivencia de

---

<sup>1</sup> LLOP, Josep. Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial. Ayuntamiento de Lleida: UNESCO, 1999. 35p.

<sup>2</sup> WIKIPEDIA. “BOGOTÁ”, consultada el 11 de julio de 2012, modificada 10 de julio de 2012, <http://es.wikipedia.org/wiki/Bogot%C3%A1>

<sup>3</sup> DANE. “BOLETÍN CENSO GENERAL 2005”, consultada el 11 de julio de 2012, [http://dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL\\_PDF\\_CG2005/66001T7T000.PDF](http://dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/66001T7T000.PDF).

sus asociados trascienda sustentablemente y con ello se afinque, en tiempo y espacio el deseado modelo de movilidad pretendido.

## **6. OBJETIVOS**

### **6.1. OBJETIVO GENERAL**

Identificar un modelo de Política Pública relativa a la movilidad, en una ciudad intermedia dentro del Estado Colombiano.

### **6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

6.2.1. Determinar el mecanismo idóneo para la apropiación de políticas de carácter público.

6.2.2. Describir las falencias en movilidad que se presentan dentro del perímetro urbano de Pereira.

6.2.3. Estudiar los programas y proyectos previstos por las autoridades municipales en materia de movilidad, especialmente en cuanto a Política Pública.

## **7. RESULTADOS ESPERADOS**

Se pretende entregar a la comunidad en general y especialmente a las autoridades públicas, no solo un instrumento de movilidad en la ciudad de Pereira, vista dentro del parámetro indicativo de Ciudad Intermedia, sino también entregar una herramienta que aproxima al Modelo Política Pública en Movilidad, con el fin de re-orientar las mismas hacia la consecución de municipalidades con un modelo de calidad de vida sustentable.

### **7.1 Socialización de los resultados de la investigación.**

- Producción de un artículo científico para la revista “Memorando de Derecho”
- Publicación del informe final de la investigación
- Presentación de ponencias en eventos nacionales
- Aportar a la construcción de nuevo conocimiento.

## **8. MARCOS DE REFERENCIA.**

### **8.1. Estado del Arte ó antecedentes investigativos**

En múltiples estadios se han discutido elementos potencializadores de actividades puntuales que generan un bienestar en la comunidad en cuanto al acercamiento con los equipamientos colectivos, indicador este que, entrega un sustento estéril a la comprensión general de los que es una verdadera concreción de la política pública en movilidad pretendida.

En tal sentido, cabe resaltar el papel que juegan los Planes de Desarrollo de las municipalidades inmersas en la categorización de ciudades intermedias, las cuales este proyecto hace referencia, en los que, como en el caso de Pereira, para los años 2008-2011, *-Pereira, Región de Oportunidades-*, se lograron entrever rasgos en movilidad tales como:

(i) “Como la consolidación de un desarrollo territorial planificado, a partir del fortalecimiento de los sistemas de movilidad, espacio público, servicios públicos, vivienda, equipamientos colectivos, protección al medio Ambiente.”<sup>4</sup> .

(ii). “El enfoque de territorio en un contexto moderno, sugiere una mirada global e integral como respuesta a las demandas de la población, en términos de equipamiento, espacio público y movilidad dentro de un equilibrio ambiental, por tanto, la estrategia territorial global, se enfoca desde el desarrollo físico del

---

<sup>4</sup> Pereira 2008. Plan de Desarrollo de Pereira “*Pereira Región de Oportunidades*”, capítulo IV “Fines del Plan de Desarrollo”. Pág. 45.

territorio con visión de ciudad región, para la competitividad nacional e internacional, lo que permitiría además una integración de ciudades complementarias, desde lo integral en el sentido interno del municipio, acorde con el desarrollo equilibrado en lo económico y social de la población, para el cumplimiento de los fines y objetivos del plan.”<sup>5</sup>.

Articuladores de este Plan de Desarrollo, se postularon cuatro (4) líneas estratégicas: *-Pereira Humana-*, *-Pereira Emprendedora-*, *-Pereira Segura-* y *-Pereira Amable-*.

Como dicen C. Zuluaga y A. Ospina, *“de la lectura a las metas y proyectos viales propuestos en tal instrumento de planeación, se colige que, en cuanto a movilidad, medida en eficiencia de desplazamiento, la ciudad comportaba deficientes indicadores, como se anota allí: se hacía necesario aumentar en más de un 76,3% promedio, la velocidad km/hora en las principales vías de la ciudad; igualmente, se observaba un deficiente perímetro vial, tanto así, existía la imperiosa necesidad de aumentar a un 70% el buen estado de las vías urbanas, y aún 85% las vías rurales. En el mismo sentido, se anotaba tácitamente que, dado las deficientes estructuras de control perimetral, el ruido en las zonas de mayor relevancia de la ciudad se encontraban contaminadas, es decir, fuera de los niveles (decibeles) mínimos requeridos.”*<sup>6</sup>.

Es importante anotar, que por tratarse de políticas transitorias determinadas en los planes de desarrollo de gobiernos de turno, y que en la actualidad no ha superado el cincuenta por ciento (50%) de la actividad gubernamental del actual mandatario de la ciudad de Pereira, sede del estudio, se hace de inescrupulosa adopción, la

---

<sup>5</sup> Ob. Cit. p. 46 y p. 47.

<sup>6</sup> ZULUAGA, Cornelio y OSPINA, Alejandro. LA MOVILIDAD VEHICULAR DE PEREIRA, EN PERSPECTIVA A SU MODELO DE CIUDAD. Universidad Libre Seccional Pereira. Pereira Marzo de 2012.

determinación de efectividad y eficacia de la actual política de movilidad en el actual Plan de Desarrollo “POR UNA PEREIRA MEJOR” 2012-2015 –Acuerdo 20 de 2012-.

## **8.2. MARCO CONCEPTUAL:**

### **“APROXIMACIÓN A UN MODELO DE POLÍTICA PÚBLICA EN MOVILIDAD PARA UNA CIUDAD INTERMEDIA, EN EL ESTADO COLOMBIANO”**

Es importante acercar al entendimiento del lector, una serie de conceptos que, a pesar de contar con un uso cotidiano en nuestro entorno, hace que la percepción se agudice frente a la dinámica de comprensión del tema en general; en tal sentido, conceptos tales como que es un modelo, que es una política pública, que es movilidad, como se obtiene el concepto de ciudad intermedia y por ultimo la definición de estado colombiano.

\* **Modelo:** Según la Real Academia Española, es un *“arquetipo o punto de referencia para imitarlo o reproducirlo”*<sup>7</sup>; así entonces, utilizaremos este elemento como punto de partida, por medio del cual determinaremos la clase de modelo a utilizar para establecer las políticas públicas adecuadas en movilidad, que permitan un esquema de vida digno para la comunidad residente en una ciudad intermedia.

Así entonces, se tiene por modelo, una representación detallada de un sistema que propicia el entendimiento de una actividad específica, el cual permite predecir ciertas posturas, en este caso, el sistema de movilidad, se toma partiendo del

---

<sup>7</sup> REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. “MODELO”, consultada el 16 de septiembre de 2012, <http://lema.rae.es/drae/?val=modelo>



entendimiento de la calidad de vida digna de quienes habitan cierta región, y de estos correlacionándose entre sí, por medio del acceso físico a los diferentes equipamientos colectivos, sean públicos o privados, que son a su vez los dinamizadores de la retroalimentación necesaria para la adopción de políticas públicas que mejoren la cohabitación de este grupo de personas.

Este proyecto de investigación permite encontrar mecanismos que, no solo permiten la comprensión de quien pretenda aplicar el modelo de movilidad, por encontrar información inserta desde la génesis del mismo, sino también, poder ingresar datos puntuales, alimentadores de los patrones, que por su naturaleza evolutiva, requieren para su alimentación.

Dentro de la categorización de modelos, encontramos: modelos físicos, matemáticos, económicos, científicos, etc; sin embargo, existe una categorización de un modelo –*GRAFICO*-<sup>8</sup>, que logra sincronizar los datos matemáticos, por medio de elementos estadísticos, con recursos descriptivos, el cual permite sistemáticamente la visualización de resultados y sus etapas evolutivas. Este modelo, permitirá el análisis de la información inicial, en etapa diagnostica, para posteriormente alimentarlo con elementos que permitan sincronía en el modelo de movilidad pretendido.

**Política Pública:** Según Edith Françoise Kauffer Michel<sup>9</sup>, son un conjunto de decisiones cuyo objeto es la distribución de determinados bienes o recursos. En

---

<sup>8</sup> WIKIPEDIA. “MODELO”, consultada el 16 de septiembre de 2012, modificada 12 de septiembre de 2012, <http://es.wikipedia.org/wiki/Modelo>

<sup>9</sup> KAUFFER MICHEL, Edith Françoise. Las políticas públicas, algunos apuntes generales. Licenciada en Relaciones Internacionales, Maestra en Ciencia Política comparativa y Doctora en Ciencias Políticas por el Instituto de Estudios Políticos de la Universidad de Aix-Marseille III, Francia.

este proceso se encuentran en juego bienes o recursos que pueden afectar o privilegiar a determinados individuos y grupos.

Sin duda alguna, una política pública es la potestad que tiene la administración pública, de tomar decisiones hacia un objetivo constitucional, en este caso, es la determinación de sentar un precedente normativo, a nivel de las municipalidades - ciudades intermedias-, en cuanto a la adopción, comprensión del conglomerado y la ejecución de actividades que propicien elementos para la consecución de un modelo de ciudad con movilidad sustentable.

\* **Movilidad:** Como afirman C. Zuluaga y A. Ospina, *“La movilidad, indefectiblemente se relaciona con la locomoción, en total concomitancia con la planeación urbana y el desarrollo sostenible de las ciudades; como tal, merece un amplio entendimiento no solo como “control del tráfico” o “tránsito vehicular”, sino, de manera transversal con las competencias del conductor y, su aplicación de las normas de control de riesgos, dentro del entorno cultural y perimetral particular definido por la respectiva Administración Pública.”*<sup>10</sup>

Así entonces, y como se ha venido desarrollando a lo largo de este texto, la movilidad es aquella acción, tendiente a acceder a unos espacios determinados, técnicamente llamados equipamientos colectivos, ya sean de carácter público o privado, en los cuales una comunidad interactúa, y la administración regula, por medio de políticas públicas.

---

<sup>10</sup> ZULUAGA, Cornelio y OSPINA, Alejandro. LA MOVILIDAD VEHICULAR DE PEREIRA, EN PERSPECTIVA A SU MODELO DE CIUDAD. Universidad Libre Seccional Pereira. Pereira Marzo de 2012.

\* **Ciudad Intermedia:** Según la UNESCO, en su estudio de Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial, las variables se definen según su población: *“Los rangos varían según los contextos: en Europa por ejemplo, el rango se delimita entre 20.000-500.000 habitantes, en el contexto americano el rango suele situarse entre 200.000-500.000 habitantes, en Pakistán entre los 25.000 y los 100.000, en Argentina entre 50.000 y 1.000.000 habitantes.”*<sup>11</sup>

A pesar de las cifras que determinan un parámetro suramericano, como en el caso de Argentina (entre 50.000 y 1.000.000 de habitantes) es importante tener en cuenta, para determinar el rango –intermedio–, se deben tener en cuenta los parámetros máximos y mínimo, es decir, el caudal de habitantes de la ciudad más poblada de Colombia, al igual que el caudal de pobladores del municipio que menos tiene; así entonces tenemos que, según DANE<sup>12</sup>, Bogotá D.C. es la ciudad más poblada del territorio colombiano, con 7.571.345 habitantes, y el municipio de La Guadalupe en el Departamento del Guaviare, cuenta con 225 habitantes.

De lo anterior, y sin requerir grandes elucubraciones matemáticas, se logra inferir que la media determinada para una ciudad intermedia en Colombia, es de 3.785.785 habitantes, cifra esta que solo nos ubicaría en la órbita de Bogotá y Medellín, esta última con 4.581.585 habitantes, dejando por fuera de esta medida ciudades como Cali (3.524.643 habitantes) y Barranquilla (1.200.820 habitantes).

Por su parte, la Ley 1551 del 06 de julio de 2012, por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios, estableció un parámetro determinante en la estandarización de la ciudad intermedia en el

---

<sup>11</sup> LLOP, Josep. Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial. Ayuntamiento de Lleida: UNESCO, 1999. 35p.

<sup>12</sup> DANE. Estimaciones de población 1985 – 2005 y proyecciones de población 2005 – 2020 – Total Municipal Por Área.

estado colombiano, planteando en el artículo 7º, el cual modificó el artículo 6º de la Ley 136 de 1994, lo siguiente:

**Artículo 6º. Categorización de los Distritos y municipios.** Los distritos y municipios se clasificarán atendiendo su población, ingresos corrientes de libre destinación, importancia económica y situación geográfica. Para efectos de lo previsto en la ley y las demás normas que expresamente lo dispongan, las categorías serán las siguientes:

*I. PRIMER GRUPO (GRANDES MUNICIPIOS):*

(...)

**II. SEGUNDO GRUPO (MUNICIPIOS INTERMEDIOS)**

**3. SEGUNDA CATEGORÍA**

**Población: Con población comprendida entre cincuenta mil uno (50.001) y cien mil (100.000) habitantes.**

**Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cincuenta mil (50.000) y hasta de cien mil (100.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.**

**Importancia económica: Grado tres.**

**4. TERCERA CATEGORÍA**

**Población: Con población comprendida entre treinta mil uno (30.001) y cincuenta mil (50.000) habitantes.**

**Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a treinta mil (30.000) y hasta de cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales.**

**Importancia económica: Grado cuatro.**

#### **5. CUARTA CATEGORÍA**

**Población: Con población comprendida entre veinte mil uno (20.001) y treinta mil (30.000) habitantes.**

**Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a veinticinco mil (25.000) y hasta de treinta mil (30.000) salarios mínimos legales mensuales.**

**Importancia económica: Grado cinco.**

#### **III. TERCER GRUPO (MUNICIPIOS BÁSICOS)**

(...) (subrayado y negrilla fuera del texto)

Siendo lo cuantitativo a nivel poblacional, el valor determinante en la adopción del esquema de ciudad intermedia pretendido en este proyecto de investigación, este rango adoptado por el legislador no tiene asiento en este planteamiento, por cuanto: (i) lo establecido en esta normativa, se surte para efecto de delimitar rangos administrativos, (ii) estaríamos excluyendo, para efecto de este estudio, a más de 150 municipios con más de 50.000 habitantes.

La adopción de un parámetro puntual, determinante de la categorización de ciudad intermedia en el estado colombiano, es todavía un foco de investigación que deberá ser analizado y determinado en los próximos años; además que determina,

sin duda alguna, el punto de partida para el análisis de determinados enfoques precisos en el tema de la movilidad a nivel nacional.

A pesar de que en Colombia no se ha determinado este parámetro a nivel cualitativo poblacional, no se podrá dejar de lado la importancia que tiene la municipalidad en la sinergia con sus regiones limítrofes; parámetro este que también jugará un papel fundamental en la adopción de su parametrización.

La UNESCO, ha establecido un parámetro, que a pesar de ser una medición efectuada en el continente Europeo, se amolda a los cánones contemplativos en esta región del continente americano; es decir, tomando el rango de, este 200.000 a 500.000 habitantes, estaremos frente a un lineamiento que sitúa a la ciudad de Pereira **-462.230 habitantes-**, sede del trabajo investigativo, como ciudad intermedia.

### **8.3. MARCO TEÓRICO**

Se hace necesario entrar en la discusión acerca de los equipamientos colectivos, en los cuales, amén de ser instalaciones físicas, de carácter público o privado – puestos de salud, iglesias, parques, bibliotecas, centros de información pública, etc, son generadores de información acerca del diagnóstico real de movilidad frente a ellos; están ubicadas, en la mayoría de las ocasiones, en sitios perimetralmente alejados de los sitios de habitación, dependiendo ello de la configuración de ciudad que se posea –simples o compuestas-, las primeras (compactas), son estructuradas desde un centro completo de servicios de toda clase y sus distancias no repercuten en una extensa accesibilidad, y las segundas,

en donde se logra entrever múltiples circuitos de equipamientos dentro de diferentes zonas equidistantes entre ellas.

Es entonces determinante que los desplazamientos de los individuos de cierta región, se hagan bajo unas directrices de efectividad, tranquilidad, estabilidad, seguridad y confianza, elementos que determinan bienestar para quien pretenda acceder a los equipamientos colectivos. A contrario sensu, si dicho desplazamiento se ve afectado en alguno de estos determinadores de accesibilidad, quien pretenda dicho fin, estará bajo continua vulneración de sus derechos fundamentales a “Derecho a la vida”, “Derecho a la integridad personal”, “Derecho a la seguridad social”, “Derecho al acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud”, “Derecho a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre”, entre otros.

El bienestar de la población en general está determinada directamente por la efectiva promoción de los fines esenciales del estado, los cuales es de obligatorio cumplimiento por parte de las autoridades públicas, en ejercicio de sus deberes constitucionales; en tal sentido, se hace de imperiosa necesidad, establecer lineamientos precisos que sustenten el efectivo bienestar de la población, determinada en una región específica, en este caso la de una ciudad intermedia, representada, según este proyecto de investigación, por Pereira.

La Constitución Política de Colombia, determinó, desde su concepción, a futuro, el cumplimiento de sus cometidos, tanto por parte de los actores públicos como de sus administrados; políticas que no podrán ser transgredidas, ni menguadas, ni mucho menos segmentadas por gobiernos de turno, las mismas deberán ser reconfiguradas, amén de su evolución, pero estas deberán marcar una hoja de ruta hacia parámetros pétreos en beneficio de sus administrados.

De igual forma nuestro ordenamiento superior, estableció las cargas públicas a soportar por parte de los administrados, estableciendo de igual forma los límites de soportabilidad de las mismas; la transgresión de estas cargas por parte del estado, comporta una responsabilidad del mismo. Con ocasión al artículo 90 de la Constitución Política, el estado será responsable patrimonialmente por los daños ocasionados en razón a su antijuridicidad, por la acción u omisión de sus autoridades públicas.

De tal forma, la ciudad de Curitiba (Brasil), logró armonizar las dinámicas propiciadoras de bienestar de su comunidad, fue así como en el año 2010, y por segunda anualidad consecutiva, fue galardonada con el premio “Globe Sustainable City Award<sup>13</sup>”, por su desarrollo en movilidad sustentable, por encima de modelos tan reconocidos a nivel mundial en temas de sustentabilidad de la movilidad como lo fueron: **Malmo** (Suecia), **Murcia** (España), **Songpa** (Corea del Sur), **Stargard Szczecinski** (Polonia) y **Sídney** (Australia).

“La ciudad de Curitiba presenta madurez en su comprensión del significado de un desarrollo urbano sustentable, y un claro equilibrio entre políticas adoptadas y su nivel de implementación. Esta holística aproximación al desarrollo sustentable es enmarcada y gestionada desde una perspectiva de comunidad saludable e

---

<sup>13</sup> Globe “es un premio de sostenibilidad que se da en cuatro categorías (Sostenibilidad de Investigación, Innovación Sostenibilidad, Ciudad Sostenible y Presentación de Informes de Sostenibilidad), para reconocer y alentar a las sociedades, al sector empresarial, a los individuos y a las instituciones académicas que han sobresalido en el ámbito de la sostenibilidad. Globo es una organización sueca sin fines de lucro con el objetivo de fomentar el desarrollo sostenible de las sociedades”



integrando la dimensión ambiental con las dimensiones intelectuales, económicas, sociales y culturales”<sup>14</sup>.

En la página “[www.arqsustentable.net](http://www.arqsustentable.net)”, se logra apreciar como Curitiba posee una proporción de superficies verdes de más de 51m<sup>2</sup> por habitante, además de tener un excelente sistema de transporte público<sup>15</sup>, recicla el 22% de sus residuos; es considerada como la ciudad de Brasil de mejor calidad de vida, menor índice de analfabetismo, agrupa entre sus políticas públicas la preservación de sus recursos naturales, con presentación programas urbanos inteligentes e innovadores con un buen nivel cultural y en donde la población manifiesta confianza en la gestión pública, financiera y patrimonial de la ciudad<sup>16</sup>.

Este estudio traza su línea investigativa con el fin de determinar las líneas normativas que ostenta la ciudad de Pereira, para el alcance del fin propuesto en temas de movilidad, con ello, se pudo determinar que existen algunos parámetros como:

(i) En el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad (PMMM)<sup>17</sup>, política pública vinculante, el cual nunca surtió trámite para su aprobación, en el se determina que Pereira está planeada como “ciudad compacta”. En este documento se pretendió

---

<sup>14</sup>JANSSON Alexandra, directora de Globe Award, (en línea) consultado el 7 de abril de 2010, <http://globeaward.org/winner-city-2010>

<sup>15</sup> Agência de notícias da prefeitura de Curitiba, (en línea), 7 de abril de 2010, <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/onu-aponta-curitiba-como-referencia-nas-areas-de-planejamento-urbano-e-transporte/24967>

<sup>16</sup> YARKE, Eduardo. Director y editor “Arquitectura Sustentable” (en línea), 15 de enero de 2011, [http://www.arqsustentable.net/territorios\\_curitiba.html](http://www.arqsustentable.net/territorios_curitiba.html).

<sup>17</sup> AREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE “AMCO”. Plan Maestro Metropolitano de Movilidad PMMM. 21 de Septiembre de 2009, actualización 03 de septiembre de 2011, <http://amco.gov.co/contenido-plan-maestro-movilidad-128.html>

armonizar la normativa local hacia el establecimiento de su mayoría de equipamientos colectivos dentro del perímetro del centro de la ciudad y permitir así el crecimiento vertical de esta ciudad.

(ii) En el Plan del Desarrollo (2008 -2011) “-Pereira Región de Oportunidades”, se planteó: “Promover el Desarrollo Integral de Pereira: Económico, Social y Sustentable”, mediante el establecimiento de cuatro líneas estratégicas, a saber:

(a) Satisfacer necesidades básicas de los habitantes del municipio de Pereira (...);

(b) Tener un Municipio con desarrollo económico, con criterios de inclusión y equidad;

(c) Un ambiente de gobernabilidad y confianza, promovido por los comportamientos colectivos que contribuyen a preservar condiciones de justicia y paz (...); y

(d) Un modelo de desarrollo planificado para el municipio, a partir del fortalecimiento de cada uno de los sistemas.<sup>18</sup>

(iii) En el actual Plan del Desarrollo (2012 -2015) “POR UNA PEREIRA MEJOR”, se plantearon: líneas estratégicas, a saber:

(a) PEREIRA, TERRITORIO INTELIGENTE.

---

<sup>18</sup> PEREIRA 2008. Acuerdo Número Veintiuno (21) de 29 de Mayo “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Social y Económico (2008-2011) *Pereira, Región de Oportunidades*” Concejo Municipal del municipio.

La línea estratégica *Pereira Territorio Inteligente* definida en el Plan de Desarrollo Municipal 2012- 2015 se concibe con el propósito de implementar un modelo de ocupación territorial que garantice la adecuada territorialización y ordenamiento de la apuesta de desarrollo hacia la productividad, la competitividad, la ciencia, la tecnología y la innovación. Esto coadyuvará a mejorar las condiciones de habitabilidad y calidad de vida de los pereiranos y pereiranas para contribuir al desarrollo económico, la equidad social y la sustentabilidad ambiental<sup>19</sup>.

- Programa –integración para el desarrollo regional-.  
Subprograma –Gestión del Desarrollo Regional-.
- Programa – Planificación Eficiente-.  
Subprograma –Territorio Ordenado para la Equidad-.
- Programa –Gestión del Hábitat-.  
Subprograma –Gestión Pública para el Desarrollo Territorial-.
- Programa –Infraestructura para el Desarrollo-.  
Subprograma –Equipamientos Colectivos para la Inclusión-.  
Subprograma –Movilidad Sustentable-.

(iv) En el Plan de Ordenamiento Territorial de Pereira (POT)<sup>20</sup>, en su artículo 4º “Visión de Desarrollo del Municipio” (Acuerdo 23 de 2006), reza: “El Municipio de Pereira será reconocido como el centro de negocios y servicios del occidente colombiano mediante la consolidación de una plataforma territorial competitiva que posibilite el desarrollo humano sostenible para sus habitantes.”. en esta normativa

---

<sup>19</sup> PEREIRA 2012. Acuerdo Número Veintiuno 20 “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Social y Económico (2012-2015) *Por una Pereira Mejor*” Concejo Municipal del municipio.

<sup>20</sup> Pereira 2000 y 2006. Acuerdo 18 de 19 de mayo y Acuerdo 23 de julio 28, Concejo Municipal.

se consideró a Pereira como “**ciudad de negocios y servicios**”; en tal sentido, y tratándose de una política pública que transversaliza las dinámicas de la región, Pereira deberá estar integrada, mediante este modelo de ciudad, en correlación a su actual Plan de Desarrollo.

#### **8.4. MARCO JURÍDICO**

**DECRETO NÚMERO 2770 DE 1953** “Por el cual se dictan normas sobre uniformidad de la anchura de las vías públicas nacionales y sobre seguridad de las mismas”.

Comentario: En esta norma se estandarizan los rangos para la construcción de vías públicas.

**LEY 12 DE 1987** “Por la cual se suprimen algunas barreras arquitectónicas y se dictan otras disposiciones”.

Comentario: En esta normativa se establecen lineamientos sobre la accesibilidad a estructuras físicas de carácter público y privado,

**DECRETO LEY 80 DE 1987** “Por el cual se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano”.

Comentario: Aquí se determina la competencia de los Municipios en el otorgamiento, modificación, cancelación, negación y demás actividades de control del ejercicio del transporte público urbano.

**LEY 86 DE 1989** "Por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento".

Comentario: Lineamientos sobre financiación, endeudamiento, principios y otras disposiciones que rigen la actividad del sistema de transporte masivo de carácter público.

**LEY 105 DE 1993** "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones".

Comentario: En esta Ley se destacan elementos como la regulación, las sanciones, la parametrización de la infraestructura, recursos para su construcción, concesiones y planeación del sistema de transporte terrestre; adicionalmente determina indicadores legales sobre el sistema de transporte aéreo en Colombia,

**LEY 336 DE 1996** "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

Comentario: Normatividad que establece los modos de transporte terrestre, determina parámetros sobre la creación de empresas prestadoras del servicio público de transporte y su capacidad de acción, delimita parámetros para la adopción de tarifas para la prestación del servicio público de transporte, bajo la vigilancia del Gobierno Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte; determina la calidad del transporte aéreo, marítimo, fluvial, ferroviario y masivo y su estructura para su desarrollo.

**LEY 388 DE 1997** "Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones".

Comentario: Normativa que determina el ámbito de ordenamiento de los territorios a nivel nacional, sobre la clasificación de sus suelos, las acciones, licencias y sanciones urbanísticas en el territorio, adquisición, expropiación administrativa y enajenación de bienes en dicho territorio, participación frente a la plusvalía, además de la concepción sobre la vivienda de interés social.

**LEY 361 DE 1997** "Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones".

Comentario: Aquí se determina los mecanismos necesarios para el acceso a la educación, rehabilitación, integración laboral y el bienestar social de las personas con discapacidad en el territorio colombiano; además se eliminan las barreras arquitectónicas para el efectivo acceso de esta población a los diferentes equipamientos colectivos de carácter público y privado.

**DECRETO 3109 DE 1997** "por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación".

Comentario: Por medio de este Decreto se establece como única autoridad central en temas de transporte público al Ministerio de Transporte.

**DECRETO NÚMERO 1504 DE 1998** "Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial".

Comentario: Por medio de este decreto se logra establecer los lineamientos sobre elementos constitutivos y complementarios del espacio público en general y se insta, en los Planes de Ordenamiento Territorial, sobre su aplicación

**DECRETO 170 DE 2001** “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros”.

Comentario: Aquí se logra determinar los parámetros para la adopción de licencias, habilitación, procedimientos para adjudicación de rutas y demás elementos constitutivos de la estructura del servicio de transporte masivo a nivel municipal.

**LEY 769 DE 2002** "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

Comentario: Normativa de especial importancia por cuanto le logró condensar todos los lineamientos en cuanto al sistema de transporte masivo de carácter terrestre en el territorio colombiano; se crea igualmente el Registro Único Nacional de Transito RUNT, en el que sistematiza toda la actividad automotora a nivel nacional, además de la creación de los Centros de Enseñanza Automovilística. De otra parte marca los parámetros de carácter normativo en cuanto a normas de tránsito y de vigilancia por parte de las autoridades competentes.

**DECRETO 1660 de 2003** “Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad”.

Comentario: Por medio de este Decreto se establecieron los requerimientos a tener en cuenta para el acceso de todos medios de transporte, por parte de las personas con discapacidades físicas. Complementó la **LEY 361 DE 1997**.

**DECRETO 1538 DE 2005** “Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997”.

Comentario: Normativa que adiciona elementos de planificación en cuanto a la construcción de obras de infraestructura físicas, para permitir el acceso a estas, de personas con discapacidad física.

**LEY 1083 de 2006** “por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”.

Comentario: La movilidad sostenible tiene especial cabida en este proyecto de investigación, por cuanto es la base de la política pública que se pretende, la sustentabilidad es el punto determinante en los nuevos modelos de movilidad en la actualidad a nivel mundial. En esta normatividad nos da un punto de partida para la adopción de medidas que determinen la trazabilidad de políticas municipales, de movilidad, en ciudades intermedias.

**LEY 1005 DE 2006** “Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002”.

Comentario: La adición normativa se basa en la adopción de un esquema que permita la sostenibilidad del Sistema de Registro Único Nacional de Transito RUNT.

**LEY 1228 DE 2008** “Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones.

Comentario: La planificación, en los sistemas de movilidad, es el eslabón fundamental en la ejecución de políticas determinantes; es así como la adopción de planes que determinen franjas de exclusión y de reserva para futuras



construcciones, hace que se entregue una estabilidad administrativa para la efectiva ejecutabilidad de los proyectos de infraestructura vial a nivel nacional.

**LEY 1383 DE 2010** “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.

Comentarios: Dada la evolución de los sistemas de movilidad, el Gobierno Nacional se dio a la tarea de actualizar metodologías tendientes a modernizar el ejercicio de la actividad automovilística en Colombia; es así como mediante esta reforma se tuvo en cuenta nuevos parámetros para la expedición de licencias de tránsito y su actualización periódica, además de la solidaridad en las sanciones de tránsito tanto para el conductor, como para el dueño del vehículo, y otras garantías de carácter pedagógico.

**DECRETO 798 DE 2010** “Por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006”.

Comentario: Básicamente se establecieron los *“Estándares Urbanísticos para el desarrollo de Vivienda, Equipamientos y Espacios Públicos necesarios para articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en los Planes de Ordenamiento Territorial”*

**DECRETO 2976 DE 2010** “Por medio de cual se reglamenta parcialmente la Ley 1228 de 2006”.

Comentario: Este Decreto reglamentó los planes que determinan franjas de exclusión y de reserva para futuras construcciones en la malla vial nacional.

**LEY 1551 DE 2012** “Por medio de la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios”.

Comentario: De vital importancia esta Ley, por cuanto sirvió de base para confrontar los elementos constitutivos, cuantitativos y cualitativos, de una ciudad intermedia en el territorio colombiano.

**DECRETO MUNICIPAL 561 DE 2006** “Por medio del cual se determina el funcionamiento de la administración municipal - nivel central, la nueva estructura administrativa, se definen las funciones de las dependencias y se dictan otras disposiciones, en virtud de las facultades otorgadas por el acuerdo n° 44 de octubre de 2005.”

Comentario: Base de la discusión sobre la centralización de actividades tendientes al bienestar de la población de una municipalidad de características intermedias a nivel nacional, en cuento a políticas públicas de movilidad en cabeza de un único órgano de control, vigilancia y adopción de parámetros de ejecutabilidad de sus propias políticas públicas.

**C.N. Art. 90º.-**“El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. (...)”

**CÓDIGO CIVIL. Art. 2341.-** “El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido.”

## 8.5. MARCO JURISPRUDENCIAL

**Sentencia No. T-518/1992“LIBERTAD DE LOCOMOCIÓN”** “El derecho que ahora nos ocupa es fundamental en consideración a la libertad -inherente a la condición humana-, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos.” **“ESPACIO PUBLICO”** “El concepto de "espacio público", comprende mucho más que el de "bienes de uso público". Dentro de la autonomía de cada municipio, se fijan unas reglas atinentes a la actividad urbanizadora y unos criterios con arreglo a los cuales la administración, generalmente por conducto de los departamentos de Planeación, indica cuáles áreas del suelo tendrán el carácter de espacio público. Una vía pública no puede obstruirse privando a las personas del simple tránsito por ella, pues semejante conducta atenta contra la libertad de locomoción de la mayoría de los habitantes y lesiona el principio de prevalencia del interés general, además de que constituye una apropiación contra derecho del espacio público. Si se alega que el área cerrada tiene carácter privado y no público y fuere realmente indispensable para el afectado como única vía de acceso o de salida, deberá, mediante un proceso civil, solicitar que se establezca una servidumbre de tránsito, prevista en el artículo 905 del Código Civil.”

**Sentencia T-483/99: “LIBERTAD DE LOCOMOCIÓN”** “El derecho fundamental de circulación puede ser limitado, en virtud de la ley, pero sólo en la medida necesaria e indispensable en una sociedad democrática, con miras a prevenir la comisión de infracciones penales, proteger el interés público, la seguridad nacional, el orden público, la salud y la moral públicas, o los derechos y libertades de las demás personas, y en cuanto a la restricción sea igualmente compatible con el ejercicio de los demás derechos fundamentales reconocidos por la Constitución. Pero, como lo ha sostenido la Corte, toda restricción de dicho derecho debe estar acorde con los criterios de necesidad, racionalidad,

proporcionalidad y finalidad; no son admisibles, por lo tanto, las limitaciones que imponga el legislador arbitrariamente, esto es, sin que tengan la debida justificación, a la luz de los principios, valores, derechos y deberes constitucionales.”. **“LIBERTAD DE LOCOMOCIÓN”** “Los límites externos que se pueden imponer al derecho de locomoción, en lo que hace relación al orden público, en aspectos tales como la seguridad, salubridad y preservación o recuperación de la tranquilidad pública y la moralidad pública, encuentran su justificación esencial, en la necesidad de proteger los bienes jurídicos de los demás ciudadanos, considerados en forma individual y como comunidad.”

**Sentencia C-110/00** “Resulta de la exégesis de la preceptiva constitucional (artículo 24) que la libre circulación y residencia no se conciben como derechos absolutos, pues el Legislador se encuentra facultado para establecerles limitaciones dentro de parámetros objetivos que respondan a los criterios mencionados.”

## **9. ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS**

### **9.1. TIPO DE ESTUDIO**

El tipo de estudio es de carácter socio-jurídico porque analiza un tema de connotación especial en el marco de la gobernabilidad y la gestión pública, como es el tema de la Política Pública, que debe entenderse como el conjunto de acciones que adelanta el Estado, con la participación de la sociedad y de la familia, para garantizar una adecuada movilidad entre todos los ciudadanos, desde la planeación estratégica de los cambios y transformaciones que se presentan en una ciudad.

### **9.2. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN**

Esta investigación desarrolla un método descriptivo, ello por cuanto se analiza el comportamiento de una normatividad al interior de la sociedad, y de una forma descriptiva por encontrarse con una realidad aplicada, se intenta explicar desde fundamentos claros como la lógica, la razón y la experiencia.

### **9.3. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN**

Mediante múltiples consultas se lograron determinar las problemáticas en movilidad en una ciudad de características de intermedia, autoridades y entes competentes para la solución tales problemáticas, igualmente necesario el análisis Jurisprudencial de las Altas Cortes colombianas.

## **10. CONCLUSIONES.**

Teniendo en cuenta que el proyecto se basa en la aproximación a un modelo de políticas públicas en movilidad, es importante destacar los marcos normativos que rodean las dinámicas de adopción de políticas públicas a nivel de ciudades con las características de intermedias; en tal sentido, se ha determinado que el único parámetro normativo que funge como determinador de una política en movilidad es el Plan de Desarrollo local, herramienta que nos delimita el ámbito a actuar, pero que fracciona el cumplimiento de la misma, sustrayéndolo a la ejecución de actividades públicas por el periodo determinado en el mismo, es decir, periodo constitucional que va de la mano con el ejercicio de la administración de turno. Solo por cuatro (4) años.

En este orden de ideas, se hace fundamental la adopción de normativas aplicables a las localidades intermedias, sin hitos, ni cercenamientos en el tiempo; se requiere obtener parámetros técnicos de continua evolución y retroalimentación con las dinámicas propias de cada localidad.

Por su parte, se hace necesaria la centralización de actividades tendientes a propiciar los mecanismos necesarios para la adopción de las políticas públicas pretendidas en este trabajo investigativo; en síntesis, a pesar de contar con entidades tales como el Instituto de Tránsito y Transporte de Pereira, el cual cuenta con una subdirección en movilidad, de igual forma el Municipio de Pereira cuenta, en su estructura central, con la Secretaría de Infraestructura la cual es la encargada de “asegurar la movilidad peatonal y vehicular en la ciudad” Artículo 40, Decreto Municipal 561 de 2006. Por su parte, el Área Metropolitana Centro Occidente –AMCO- creada mediante Ordenanza 001 de 1981, por la Honorable Asamblea Departamental de Risaralda, encargada de la coordinación de acciones que propenden por el “desarrollo armónico, coordinado y sostenible de los municipios que la conforman, mediante la planeación, la gestión y ejecución de

proyectos con impacto metropolitano que la conduzcan a su fortalecimiento y consolidación territorial” establecida en su misión.

Encontramos entonces la necesidad de orientar, desde un único órgano, las políticas públicas en movilidad en el municipio de Pereira, municipalidad que está inserta en la categoría de intermedia, según el desarrollo de este proyecto de investigación.

## **11. TALENTO HUMANO, RECURSOS TÉCNICOS Y FINANCIEROS.**

Por tratarse de un proyecto de investigación, en el que se pretende un acercamiento a un modelo de política pública en movilidad, se hace necesaria la recolección de información por medio de derechos de petición a las diferentes entidades encargadas del control, la vigilancia y la adopción de políticas públicas en movilidad, además del análisis normativo y jurisprudencial referentes al tema de investigación. En tal sentido, este proyecto no requiere de un gran musculo financiero, en cuanto a la recolección de información.

Por su parte, es importante acotar que, por concepto de recursos humanos, esta investigación, desde su génesis hasta su presentación, como requisito para la obtención del título de Especialista en Derecho Administrativo, fue realizada por el Abogado Alejandro Ospina López.

Como recursos tecnológicos, el investigador contó con un computador personal, internet banda ancha e impresora; además de los sistemas de comunicación por voz (teléfono fijo y celular); elementos que no crearon costos adicionales, al que en la cotidianidad utiliza el investigador para su ejercicio profesional. A razón de tasar un costo total por un año de investigación, se tiene la suma de \$2.400.000.00.



## BIBLIOGRAFÍA

LLOP, Josep. Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial. Ayuntamiento de Lleida: UNESCO, 1999. 35p.

Pereira 2008. Plan de Desarrollo de Pereira “*Pereira Región de Oportunidades*”, capítulo IV “Fines del Plan de Desarrollo”. Pág. 45.

Ob. Cit. p. 46 y p. 47.

ZULUAGA, Cornelio y OSPINA, Alejandro. LA MOVILIDAD VEHICULAR DE PEREIRA, EN PERSPECTIVA A SU MODELO DE CIUDAD. Universidad Libre Seccional Pereira. Pereira Marzo de 2012.

KAUFFER MICHEL, Edith Françoise. Las políticas públicas, algunos apuntes generales. Licenciada en Relaciones Internacionales, Maestra en Ciencia Política comparativa y Doctora en Ciencias Políticas por el Instituto de Estudios Políticos de la Universidad de Aix-Marseille III, Francia.

ZULUAGA, Cornelio y OSPINA, Alejandro. LA MOVILIDAD VEHICULAR DE PEREIRA, EN PERSPECTIVA A SU MODELO DE CIUDAD. Universidad Libre Seccional Pereira. Pereira Marzo de 2012.

LLOP, Josep. Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial. Ayuntamiento de Lleida: UNESCO, 1999. 35p.

DANE. Estimaciones de población 1985 – 2005 y proyecciones de población 2005 – 2020 – Total Municipal Por Área.

Globe “es un premio de sostenibilidad que se da en cuatro categorías (Sostenibilidad de Investigación, Innovación Sostenibilidad, Ciudad Sostenible y Presentación de Informes de Sostenibilidad), para reconocer y alentar a las sociedades, al sector empresarial, a los individuos y a las instituciones académicas que han sobresalido en el ámbito de la sostenibilidad. Globo es una organización sueca sin fines de lucro con el objetivo de fomentar el desarrollo sostenible de las sociedades”

PEREIRA 2008. Acuerdo Número Veintiuno (21) de 29 de Mayo “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Social y Económico (2008-2011) *Pereira, Región de Oportunidades*” Concejo Municipal del municipio.

PEREIRA 2012. Acuerdo Número Veintiuno 20 “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Social y Económico (2012-2015) *Por una Pereira Mejor*” Concejo Municipal del municipio.

Pereira 2000 y 2006. Acuerdo 18 de 19 de mayo y Acuerdo 23 de julio 28, Concejo Municipal.

## WEBGRAFÍA

WIKIPEDIA. “BOGOTÁ”, consultada el 11 de julio de 2012, modificada 10 de julio de 2012, [http:// http://es.wikipedia.org/wiki/Bogot%C3%A1](http://es.wikipedia.org/wiki/Bogot%C3%A1)

Comentario:

En esta página está el número de habitantes de la ciudad de Bogotá D.C..

DANE. “BOLETÍN CENSO GENERAL 2005”, consultada el 11 de julio de 2012, [http://dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL\\_PDF\\_CG2005/66001T7T000.PDF](http://dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/66001T7T000.PDF)

Comentario:

Boletín oficial del DANE referente al censo poblacional del año 2005.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. “MODELO”, consultada el 16 de septiembre de 2012, <http://lema.rae.es/drae/?val=modelo>

Comentario:

En esta página está el significado Modelo.

WIKIPEDIA. “MODELO”, consultada el 16 de septiembre de 2012, modificada 12 de septiembre de 2012, <http://es.wikipedia.org/wiki/Modelo>

Comentario:

En esta página está el significado de Modelo.

JANSSON Alexandra, directora de Globe Award, (en línea) consultado el 7 de abril de 2010, <http://globeaward.org/winner-city-2010>

Comentario:

Es un premio de sostenibilidad que se da en cuatro categorías (Sostenibilidad de Investigación, Innovación Sostenibilidad, Ciudad Sostenible y Presentación de Informes de Sostenibilidad), para reconocer y alentar a las sociedades, al sector empresarial, a los individuos y a las instituciones académicas que han sobresalido en el ámbito de la sostenibilidad. Globe es una organización sueca sin fines de lucro con el objetivo de fomentar el desarrollo sostenible de las sociedades.

Agência de notícias da prefeitura de Curitiba, (en línea), 7 de abril de 2010, <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/onu-aponta-curitiba-como-referencia-nas-areas-de-planejamento-urbano-e-transporte/24967>

Comentario:

Curitiba es una ciudad brasileña, capital del estado de Paraná, localizada en el primer altiplano paranaense. De acuerdo con la estimación de 2006, su población es de 1.788.559 habitantes, siendo la mayor ciudad del sur del país. Curitiba está entre los tres municipios con la mejor infraestructura del país, sólo por detrás de São Paulo y de Río de Janeiro, Curitiba es una de las cinco mejores ciudades para invertir de América Latina. Es llamada "La Ciudad Innovadora"

Curitiba es nombrado por la ONU como un referente en el transporte urbano sostenible y el medio ambiente, el informe del PNUMA Programa (de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, publicado esta semana.

En el estudio hacia una Economía Verde: Hacia el Desarrollo Sostenible y Erradicación de la Pobreza (Hacia la Economía Verde: Hacia el desarrollo sostenible y erradicación de la pobreza), Curitiba se menciona en los documentos que se refieren a la "ciudad verde" y como la capital con el mayor uso del transporte público en Brasil.

YARKE, Eduardo. Director y editor “Arquitectura Sustentable” (en línea), 15 de enero de 2011, [http://www.argsustentable.net/territorios\\_curitiba.html](http://www.argsustentable.net/territorios_curitiba.html).

Comentario:

En esta página destacan el premio otorgado a la ciudad de Curitiba así “CURITIBA GANO EL PREMIO 2010 COMO LA CIUDAD DEL PLANETA MÁS SUSTENTABLE.

La ciudad brasileña de Curitiba obtuvo el Globe Sostenible City Award 2010 según se anunció en Estocolmo el último 7 de abril.

Este premio fue otorgado a la Ciudad de Curitiba por su excelente nivel de desarrollo urbano sustentable”

AREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE “AMCO”. Plan Maestro Metropolitano de Movilidad PMMM. 21 de Septiembre de 2009, actualización 03 de septiembre de 2011, <http://amco.gov.co/contenido-plan-maestro-movilidad-128.html>

Comentario:

En esta página está el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad.